

Glaubitz Autodienst

Keine Angst vor Bits und Bytes

Immer mehr Klassiker besitzen Steuergeräte – sind diese defekt, muss guter Rat nicht teuer sein

Not macht bekanntlich erfinderisch – das war schon immer so. Gerade Autobesitzer in der DDR konnten ein Lied davon singen. Denn wie an vielen Stellen mangelte es im real existierenden Sozialismus auch beim Individualverkehr prinzipiell an allem. Die Folge: Was kaputt ging, musste man eben überholen. Neuteile? Häufig Fehlanzeige!

So oder ähnlich stellt sich die Situation auch heute für viele Oldtimerbesitzer und Kfz-Werkstätten dar – trotz Kapitalismus. Obwohl etliche Fahrzeughersteller ihr Engagement im Old- und Youngtimerbereich verstärkt haben und den Markt besser als früher mit frischen Ersatzteilen beliefern, ist man von einer Vollversorgung, selbst bei deutschen Marken, noch weit entfernt.

Mehr Oldis mit mehr Elektronik

Im Zuge der automobilhistorischen Evolution erklimmen mittlerweile diejenigen Fahrzeuge den Oldi-Olymp, die – Fluch oder Segen – wie aktuelle Modelle auch über elektronische Komponenten verfügen – allen voran für die Motorsteuerung. Das Problem: Lief ein „alter“ Klassiker trotz ausgeschlagenem Vergaser noch irgendwie, so gilt beim „jungen“ Klassiker immer öfter das Prinzip der Bits und Bytes – 0 oder 1. Das heißt: Er geht oder er steht.

Selbst in den Fällen, in denen der Hersteller oder die Zulieferindustrie noch benötigte Ersatzteile liefern kann, zieht es einem beim Anblick der hier häufig genannten

Preise nicht selten die Schuhe aus.

Aber es gibt Alternativen: Firmen, die sich darauf spezialisiert haben, Steuergeräte und andere Elektronikkomponenten aktueller Fahrzeuggenerationen instand zu setzen, bieten sie an. Eine von ihnen: Glaubitz Autodienst aus Zittau.

Der Betrieb von Firmenchef Andreas Ullmann ist im Laufe von mehr als zehn Jahren nicht nur zum wirtschaftlichen Selbstläufer geworden, sondern vor allem zum Retter in der Not für viele Hilfe suchende Werkstätten. Die Vorteile der Glaubitz'schen Dienstleistung: Die wesentlich geringeren Kosten gegenüber einem Neu-/Tauschteil und die garantierte Passgenauigkeit.

So überholt die mittlerweile über 50-köpfige Truppe fast alles, was einen integrierten Schaltkreis beherbergt. Egal ob Motor-, Getriebe-, Pumpen- und ABS-Steuergeräte, Zündschaltgeräte und -verteiler, Drosselklappenteile, Leerlaufsteller, Einspritzdüsen von Direkteinspritzern oder Instrumenteneinsätze. Einzige Ausnahme: Airbagsteuergeräte. Der Grund hierfür ist die mögliche Haftung des instand setzenden Betriebs bei Unfällen.

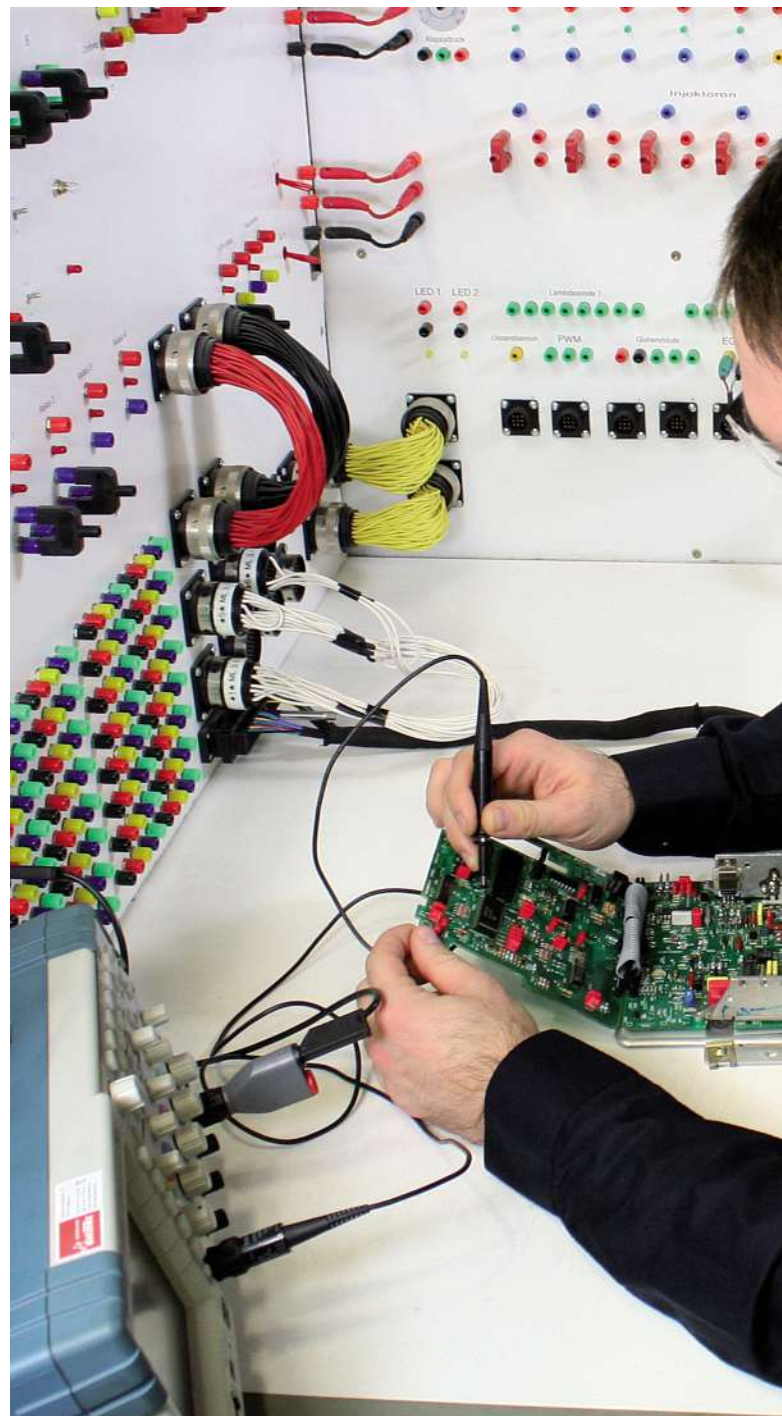
In welchem Fahrzeug ein zu überholendes Steuergerät verbaut ist, spielt für die Sachen keine Rolle. Das benötigte Know-how ist stets dasselbe. Dass Glaubitz davon jede Menge hat, dafür sorgt unter anderem ein überaus qualifizierter Mitarbeiternachschub. Dank einer ortsansässigen Hochschule für Elektrotechnik kann Ullmann neben erfah-

renen Kfz-Leuten auch die erforderlichen „Halbleiterexperten“ für sein Unternehmen rekrutieren.

Damit tut sich auch für eine wachsende Zahl an Old- und Youngtimern eine Reparaturlösung bei Elektronikkomponenten auf. Einziger Knack-

punkt ist die Verfügbarkeit der Ersatzteile. Ist diese jedoch gegeben, gilt das Motto „Hier werden Sie geholfen.“

„Bei den ausgesuchten Beispielen (siehe Kasten, Anm. der Red.) erzielen wir eine Reparaturquote von 90 bis 95 Prozent“, erklärt Elektronik-



Oldi-Steuergeräte instand gesetzt

Gerätetyp	Fahrzeug	Baujahr	Verwendungsperiode Fehler
Bosch Motronic ML3.1 Preis Neuteil: 1.500 bis 1.900 Euro Preis Instandsetzung: 250 Euro Reparaturdauer: 2 bis 4 Werktage	Porsche 911	1982 bis 1987	Zündung ohne Funktion, teilweise keine Ansteuerung der Einspritzdüsen
	Porsche 944 Turbo	1982 bis 1987	
Bosch TSZ-I 8U Preis Neuteil: 750 bis 1.050 Euro Preis Instandsetzung: 250 Euro Reparaturdauer: 5 bis 6 Werktage	Mercedes-Benz W123, OM102.9xx/OM110.9xx	1979 bis 1986	Kein Zündfunke vorhanden
Bosch TSZ-I 7C Preis Neuteil: 700 bis 900 Euro Preis Instandsetzung: 250 Euro Reparaturdauer: 5 bis 6 Werktage	Alfa Romeo Alfa 6 & GTV, 2,0l + 2,5l	1979 bis 1986	Kein Zündfunke vorhanden
Bosch HKZ-K Preis Neuteil: * Preis Instandsetzung: 250 Euro Reparaturdauer: 5 bis 6 Werktage *Neuteil aktuell nicht lieferbar. Restbestände werden mit 2.000 bis 2.500 Euro gehandelt.	Porsche 911, 2,2l + 2,3l + 2,7l	1969 bis 1976	Kein Zündfunke vorhanden, nur sehr schwacher Zündfunke

Quelle: Glaubitz



Das auch in zahlreichen Porsche-Modellen verbaute Bosch-HKZ-Zündmodul kostet neu über 2.000 Euro.

kann er sein Bauteil auch zur Prüfung einschicken. Kostenpunkt: Ein 50-Euro-Schein. Ist keine Reparatur möglich, gibt's den sogar zurück. Das kommt aber nur höchst selten vor. Denn eine Lösung finden die findigen Sachsen fast immer – auch in der Not! *Steffen Dominsky*



Fotos: Glaubitz

experte Ullmann. So kann Glaubitz sowohl dem Alfisti als auch dem Porsche-Crack rasch und unkompliziert weiterhelfen. Das alles bei einer Reparaturdauer von gerade einmal zwei bis sechs Werktagen – für Oldifans ein Wimpernschlag.

In Anbetracht dessen, was für ein Neu- bzw. Tauschteil fällig wird, kann man die Kosten für die Überholung eines defekten Steuergeräts mit zirka 250 Euro durchaus als Schnäppchen bezeichnen: Zwischen 750 und über 2.000 Euro verlangt der freie wie markengebundene Handel. Und oft zuckt er trotz Geld und guter Worte mit den Schultern: „Nicht mehr lieferbar“ ist nicht selten die Aussage.

Ein weiterer Aspekt, der für eine Überholung durch den Profi und gegen ein Gebrauchtteil spricht: Zum einen gibt es eine Garantie auf das überholte Teil (24 Monate), zum anderen kann die Werkstatt sicher sein, dass das Fahrzeug anschließend auch 100-prozentig funktioniert – bei Gebrauchtteilen ist das nicht immer der Fall. Gerade Elektronikkomponenten wurden und werden sehr individuell konfiguriert. Eine Ziffer oder nur ein

Änderungsbuchstabe Abweichung bei der Ersatzteilnummer entscheidet oftmals über die korrekte Funktion – gleiches Baujahr und Typ des Ersatzteilerspenders zum Trotz.

Und auch Neuteile sind – soweit verfügbar – nicht immer der Weisheit letzter Schluss. Langjährige Lagerung lässt auch sie altern. Die Folge: Obwohl neu, können sie bereits defekt sein. Nicht ohne Grund lagert das US-Militär derartige Komponenten in speziellen, mit Stickstoff gefüllten Schränken – so hat Oxidation keine Chance.

Hat die Werkstatt nun ein defektes Bauteil, greift sie zum Hörer und erteilt dem Glaubitz-Team einen Auftrag. Auf der Internetseite www.ecu.de können sich Kunden zudem über Einzelheiten informieren. Ist sich der Auftraggeber nicht sicher, ob ein Defekt vorliegt,

Elektronikexperten wie die von Glaubitz Auto-dienst haben in Sachen Fahrzeugelektronik fast immer eine günstige Reparatur-alternative zur Hand – auch für Old- und Youngtimer.

Der Beitrag ist urheberrechtlich geschützt. Bei Fragen zu Nutzungsrechten wenden Sie sich bitte an pdf@vogel.de